



## Peugeot 208 1.2 PureTech 100 Allure

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW/100 PS)

Die zweite Generation des Peugeot 208 basiert auf der PSA-Plattform, die bereits beim Opel Corsa und dem Citroen DS3 Crossback zum Einsatz kommt. Der neue 208 hat ein sportliches Erscheinungsbild und ist als Benzin-, Diesel- und Elektrofahrzeug zu haben. Die Frontpartie zeichnet sich durch einen imposanten Kühlergrill mit verchromten Elementen, Tagfahrleuchten in Drei-Krallen-Optik und scharfen Konturen aus. Am Heck ist das schwarz glänzende Lichtband inklusive LED-Heckleuchten markant.

Der Testwagen trat mit dem 100 PS starken 1,2-Liter-Turbomotor und Sechsgang-Schaltgetriebe an. Der Dreizylinder erfüllt die Abgasnorm Euro 6d, läuft kultiviert und überrascht durch seine Durchzugsstärke, die den simulierten Überholvorgang (60 bis 100 km/h) in 6,4 Sekunden ermöglicht. Das Fahrwerk ist sportlich abgestimmt, bietet sichere Fahreigenschaften und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung hingegen ist etwas unpräzise und könnte spontaner auf Lenkbewegungen reagieren. Im Fahrzeuginnenraum sticht die futuristisch anmutende Armaturentafel ins Auge. Das optionale 3D-Kombiinstrument der neuesten i-Cockpit-Generation (Testwagenausstattung) sieht beeindruckend aus und stellt frei konfigurierbare Fahrdaten in den Mittelpunkt. Die Bedienung der zwei hintereinander angeordneten Schalterreihen unterhalb des optionalen Zehnzoll-Touchscreens ist hingegen unübersichtlich, wenig intuitiv und erfordert Treffsicherheit. Gerade bei Nachtfahrten vermisst man hier klare Bezugspunkte – und eine entsprechende Beleuchtung vom Dachhimmel. Sobald man sich an das Bedienkonzept gewöhnt hat, klappt die Bedienung über Touchscreen, Tasten und Rädchen recht schnell, wobei einige Statusmeldungen und Menüpunkte gewöhnungsbedürftig bleiben. Die Materialanmutung im Innenraum ist durchaus ansprechend, auch wenn die Verkleidungen vorrangig aus harten Materialien bestehen. Hochglanzapplikationen, Carbon-Look und Ziernähte werben den Fahrgastraum deutlich auf. Auf der Rücksitzbank ist das Platzangebot eingeschränkt – selbst für einen Kleinwagen.

Der Grundpreis für den neuen 208 in der getesteten Allure-Version inklusive 100-PS-Benziner und 6-Gang-Schaltgetriebe fällt mit 20.400 Euro akzeptabel aus, zumal serienmäßig zahlreiche Sicherheitssysteme an Bord sind. Der Preis des Testwagens beträgt durch zusätzliche Sonderausstattungen insgesamt 24.210 Euro. **Konkurrenten:** Audi A1, Ford Fiesta, KIA Rio, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, Suzuki Swift, Volkswagen Polo.








- + durchzugsstarker Motor, umfangreiche Sicherheitsausstattung, serienmäßige Klimaanlage
- unübersichtliche Bedienung mit hohem Gewöhnungsaufwand, lange Schaltwege, wenig Platz im Fond

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 1,7

### Zielgruppencheck

	Familie	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,4</span>
	Stadtverkehr	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">2,9</span>
	Senioren	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,2</span>
	Langstrecke	<span style="background-color: #FFD700; padding: 2px 5px;">3,0</span>
	Transport	<span style="background-color: #FFA500; padding: 2px 5px;">3,6</span>
	Fahrspaß	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,5</span>
	Preis/Leistung	<span style="background-color: #90EE90; padding: 2px 5px;">2,1</span>

Ecotest ★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des 208 ist sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst. Der Unterboden ist gut geschützt und großflächig verkleidet – lediglich im hinteren Bereich zerklüftet. Die Türen sind gut gegen Wasser und Schmutz von außen abgedichtet (doppelte Dichtlippen). Der Innenraum wirkt mit dekorativen Ziernähten, Hochglanzverkleidungen, Carbon-Optik und silbernen Umrandungen optisch ansprechend.

⊖ Ein paar Nachlässigkeiten trüben allerdings den Gesamteindruck: Die Spaltmaße verlaufen ungleichmäßig und manche Blechkanten könnten besser versiegelt sein. Die Karosserieteile, die bei geöffneter Heckklappe beziehungs-

weise Motorhaube sichtbar werden, sind nicht vollständig lackiert. Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, der umständlich eingefädelt wird – eine Gasdruckfeder wäre komfortabler. Die Verkleidungen in schwarzem Klavierlack im Innenraum verursachen Spiegelungen, sind kratzempfindlich und präsentieren Verunreinigungen wie Staub recht deutlich. Die Make-Up Spiegel in den Sonnenblenden sind lediglich gegen Aufpreis beleuchtet. Der Kofferraum ist innen verkleidet, die verwendeten Materialien wirken aber billig. Beispielsweise ist ein Taschenhaken vorhanden, der scharfkantig ist und wenig stabil wirkt.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,5 l/100 km an, ergibt sich mit dem 44 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 800 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 465 kg – das reicht für vier Personen mit Gepäck. Mit einem geeigneten Trägersystem darf man insgesamt bis zu 70 kg Last auf dem Dach transportieren. Die Befestigungspunkte für die entsprechenden Dachquerträger am Dachrahmen sind bei geöffneten Türen zugänglich und sichtbar. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 55 kg. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,2 Tonnen wiegen – falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 580 kg wiegen. Bei einer

Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Not- oder Reserverad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Der Peugeot 208 ist im Stadtverkehr sehr handlich: mit 4,06 m Länge und 1,97 m Breite (inklusive Außenspiegel) findet man schnell einen passenden Parkplatz und der Wendekreis von 10,9 m sowie die Leichtgängigkeit der Lenkung vereinfachen das Rangieren.

⊕ Im Tankstutzen ist ein Fehlbetankungsschutz vorhanden. Der Mechanismus soll verhindern, dass versehentlich der falsche Kraftstoff getankt wird.

### 3,0 Licht und Sicht

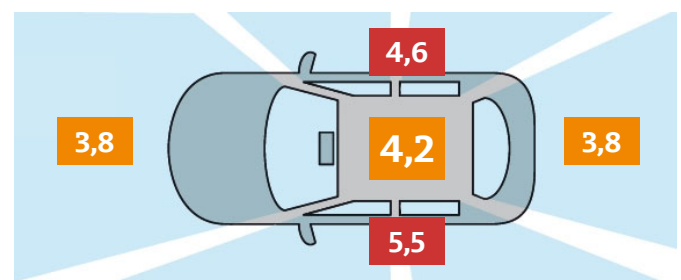
Die Abmessungen des Kleinwagens lassen sich zufriedenstellend abschätzen, wobei die Sicht aus dem Fahrzeug heraus rundherum eingeschränkt ist. Beispielsweise beeinträchtigen die breiten C-Säulen die Sicht auf das Fahrzeugumfeld, gerade beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken. Peugeot bietet hierfür optionale Assistenzsysteme an, die entsprechend unterstützen – beispielsweise Parksensoren vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera mit 180°-Umgebungsansicht sowie einen Parklenkassistenten mit Lenkautomatik (nur in Verbindung mit GT-Line-Ausstattung).

Unser Testwagen ist mit den optionalen LED-Scheinwerfern samt Leuchtweitenregulierung und statischem Fernlichtassistenten (an/aus) ausgestattet. Diese leuchten die Fahrbahn mit tageslichtähnlicher Lichtfarbe, aber nicht perfekter Homogenität aus. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Die Rückfahrkamera ist recht tief (direkt oberhalb des Kennzeichens) angeordnet und wird nicht von einer Abdeckung vor Verunreinigungen geschützt. Gerade nach

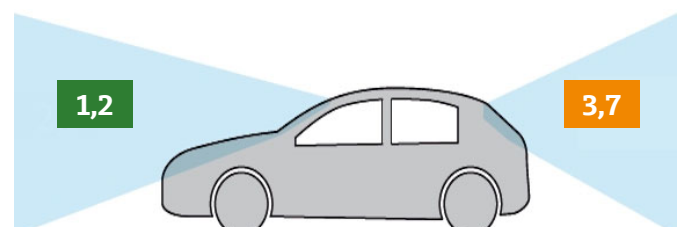
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Fahrten bei Nässe ist durch die aufgewirbelte Feuchtigkeit der Nutzen der Rückfahrkamera eingeschränkt. Zudem wechselt die Darstellung bei Annäherung an ein Hindernis plötzlich von der Kamera- in die Vogelperspektive. Das ist störend, da ja gerade im Nahbereich der Blick auf das Display gerichtet ist und daher der Perspektivenwechsel zunächst eine Neu-Orientierung erforderlich macht.

Die Zuverlässigkeit des Fernlichtassistenten ist nicht zufriedenstellend, da das System träge reagiert und es so zu Blendungen des entgegenkommenden oder vorausfahrenden Verkehrs kommt. Weitere Lichtfunktionen wie Kurven- oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich. Einen asphärischen Bereich in den Außenspiegeln gibt es nicht, sodass der Bereich neben/hinter dem Auto schlechter einsehbar ist.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen beim neuen 208 gelingt einigermaßen angenehm, obwohl die Schweller recht hoch und breit sind. Die Sitzfläche befindet sich 43 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) und damit recht niedrig. Die Türen öffnen weit und geben angemessen große Türausschnitte frei. Selbst an Steigungen werden sie dabei sicher offengehalten – vorne in drei und hinten in zwei Positionen. Am Dachhimmel sind für

## 3,7 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 305 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu fünf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 570 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des verfügbaren Raums hinter den Vordersitzen sind 940 Liter Volumen vorhanden. Unter dem Boden finden in der Reserveradmulde rund um das Reifenreparaturset rund 10 Liter Gepäck/Kleinkram Platz.

## 3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist praktisch. Personen mit einer Größe bis circa 1,93 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe in dem Fall weit genug nach oben und vorn schwingt. Größere Personen sollten auf das etwas abstehende Heckklappenschloss achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen. Die Ladekante liegt rund 70 cm über der Straße und damit noch insgesamt günstig, wobei die innere Stufe mit 18 cm erst einmal überwunden werden muss.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten stark ein.

den Beifahrer und die äußeren Fondpassagiere Haltegriffe vorhanden, die das Ein- und Aussteigen erleichtern.

⊖ Beim Einstieg vorn stört auf der Fahrerseite das tiefstehende Zweispeichen-Lenkrad und die Armaturentafel, die stark in den Innenraum ragt. Bei den Fondtüren schränkt die C-Säule den Einstiegsbereich ein, sodass man dort schnell anstößt. Im Fußraum geht es hinten ebenfalls beengt zu.



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Ausleuchtung des Ladeabteils mit nur einer Lampe ist zu schwach. Zudem ist die Nutzbarkeit des Kofferraums eingeschränkt, da bei umgeklappter Rücksitzlehne zwei unterschiedliche Bodenniveaus mit einer deutlichen Stufe entstehen.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es nicht. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Fahrzeuginnenraum problemlos und die Kopfstützen müssen dazu nicht entfernt werden.

⊕ An der linken Kofferraumverkleidung befindet sich ein Haltegurt, der für kleinere Gegenstände verwendet werden kann.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen besteht die Gefahr, die seitlichen Sicherheitsgurte einzuklemmen. Praktische Fächer links oder rechts im Kofferraum sind nicht vorhanden.

## 3,1 INNENRAUM

### 3,1 Bedienung

Der Innenraum des neuen 208 wirkt durchaus aufgeräumt und nicht mit Tasten und Schaltern überladen. Der Testwagen ist mit der neuen Generation des markentypischen i-Cockpits ausgestattet, dem hoch angeordneten Kombiinstrument mit 3D-Effekt. Informationen wie Geschwindigkeit und Drehzahl werden so im Sichtfeld des Fahrers auf zwei unterschiedlichen Ebenen in 3D angezeigt. Die futuristische Darstellung sieht chic aus, ist durchaus verblüffend und lässt sich gut ablesen – wirkt aber verspielt. Durch Auswahl vorgegebener oder personalisierter Informationsanordnungen bietet das Kombiinstrument zahlreiche Individualisierungsmöglichkeiten.

Als zentrales Bedienelement kommt ein 10-Zoll-Touchscreen (Sonderausstattung 3D-Navigationssystem NAC) in der Mitte des Armaturenbretts zum Einsatz. Das Display ist in einer guten Höhe angeordnet und leicht zum Fahrer geneigt. Praktisch sind der Drehregler für die Lautstärke sowie die Schnellwahltasten für einige Menü-Punkte. Bei der Betätigung der berührungssensitiven Flächen ist allerdings viel Aufmerksamkeit (lange Blickabwendung vom Verkehr) erforderlich, um die richtige Taste zu betätigen. Die elektrischen Fensterheber haben vorn und hinten eine Abwärts- und Aufwärtsautomatik.

⊖ Die meisten Knöpfe und Schalter im Fahrzeug sind griffgerecht angeordnet, allerdings nicht nach Funktionen (beispielsweise Klimatisierung) gruppiert. So müssen einfache Bedienschritte (beispielsweise Intensität des Gebläses) über die Touchscreen-Bedienung vorgenommen werden. Das hat unnötig viele Bedienschritte zur Folge. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. Alle Schalter, mit Ausnahme der Beleuchtungstasten am Dachhimmel, sind zwar beleuchtet, aber teilweise zur eindeutigen Identifikation zu schwach. So

vermisst man bei Nachtfahrten eine Beleuchtung des Innenraums (gerade im Bereich der Mittelkonsole) zur leichteren Bedienung. Der Lichtschalter ist unbeleuchtet und als Drehschalter in den Blinkerhebel integriert.

Die Einstellmöglichkeiten des Lenkrads beschränken sich auf einen reduzierten Bereich, ohne die Sicht auf das 3D-Kombiinstrument zu versperren – zu Lasten der Sitzergonomie. Die Bedienung der Geschwindigkeitsregelanlage beziehungsweise des Geschwindigkeitsbegrenzers über den separaten Lenkstockhebel ist nicht intuitiv. Zudem verwehrt das Lenkrad zumeist den direkten Blick auf den Hebel. Verschiebt man die Armauflage der Mittelkonsole nach vorn, verdeckt sie den Fahrmodus-Schalter.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum liegen auf zufriedenstellendem Niveau. Der Fahrerplatz wirkt durch die Reduzierung der Funktionstasten zunächst aufgeräumt, die Bedienung per Touchscreen ist jedoch aufgrund einer unübersichtlichen Menüstruktur weniger funktionell als beim Vorgänger.

## 2,8 Multimedia/Konnektivität

Der 208 ist in der Allure-Ausstattung mit einer Audioanlage samt Bluetooth (Audio-Streaming und Freisprecheinrichtung), vier USB-Schnittstellen, DAB+, Spracherkennung, sechs Lautsprecher und der Smartphone-Integration (Mirror Screen) per

Apple CarPlay, Android Auto und Mirror Link ausgestattet. Dadurch können die Funktionen des Smartphones über den fahrerseitigen Touchscreen genutzt werden.

In Verbindung mit dem optionalen 3D-Navigationssystem NAC (Testwagenausstattung) ersetzt ein Zehn-Zoll-Touchscreen das serienmäßige Sieben-Zoll-Display.

⊕ Die vernetzte TomTom 3D-Echtzeitnavigation informiert den Fahrer über den aktuellen Verkehr sowie Gefahrenstellen

### 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurückschieben, was für einen Kleinwagen ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit bietet Menschen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,05 m Platz.

### 3,9 Raumangebot hinten

Selbst für einen Kleinwagen kann das Raumangebot und die Beinfreiheit auf der Rückbank des 208 als lediglich noch zufriedenstellend bezeichnet werden. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter lediglich 1,75 m große Personen sitzen. Die Kopffreiheit ist hinten bis rund 1,80 m ausreichend. Das Raumgefühl ist beengt, was durch die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen verstärkt wird. Zwei erwachsene Personen finden geradeso Platz – bei Dreien wird es zu eng.

### 3,6 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Sitze gibt es hinten nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole durchaus praxistauglich. Es gibt vorn zudem zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen sowie Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das Handschuhfach besitzt ein

## 3,0 KOMFORT

### 2,8 Federung

Für einen Kleinwagen mit Standardfahrwerk bietet der neue Peugeot 208 einen recht ansehnlichen Federungskomfort. Einstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind nicht lieferbar. Innerorts werden welliger Straßenbelag und abgesenkte Kanaldeckel zufriedenstellend geschluckt, wobei letztere durch die Verbundlenkerhinterachse deutlich zu spüren sind. Kopfsteinpflaster ist durchaus wahrnehmbar, aber die Vibrationen sind gut dämpft und auch das Wummern im Innenraum hält sich in Grenzen. Beim Überfahren von Temposchwellen merkt man das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, hier wirkt sich auch

auf der Route. Die Peugeot Connect Box ermöglicht Telematikdienste über die integrierte europäische SIM-Karte. Gegen Aufpreis ist eine induktive Smartphone-Ladestation in der Mittelkonsole erhältlich.

⊖ Ein CD-Laufwerk ist nicht erhältlich.

Die hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett drücken das ansonsten großzügige Raumgefühl etwas. Gegen Aufpreis ist ein Panorama-Glasdach mit manueller Jalousie verfügbar, das viel Licht in den Innenraum lässt.



Im Fond finden nur Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

großzügiges Format, ist allerdings weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

⊖ Um das Ablagefach in der Mittelarmlehne zu verwenden, wird die Armauflagefläche nach oben geklappt und stößt dabei an die Seitenwangen der Vordersitze.

die eher weicher gedämpfte Hinterachse positiv aus. Auf der Landstraße ist man kommod unterwegs, Schlaglöcher und Frostaufbrüche werden gut absorbiert, schlechte Straßen bringen die Karosserie aber mehr in Bewegung als beispielsweise beim aktuellen Technikbruder Opel Corsa. Lange Etappen auf der Autobahn sind dank des gebotenen Fahrkomforts kein Problem.

### 3,0 Sitze

Durch die Lederausstattung des Testwagens bieten die Vordersitze einige Zusatzfunktionen. So ist der Fahrersitz elektrisch verstellbar und mit einer Lendenwirbelstütze ausgestattet, die in Höhe und Intensität einstellbar ist. Die verstellbare Lordosenstütze wird im Peugeot 208 bei aktivierter Massagefunktion bewegt. Der Fahrer- und Beifahrersitz ist in der Höhe einstellbar. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, bieten jedoch geringen Seitenhalt. Die Armauflagen in den Türen sind etwas gepolstert, oben muss man direkt mit hartem Kunststoff vorliebnehmen.

⊖ Das Zweispeichenlenkrad ist durch das oben positionierte Kombiinstrument (i-Cockpit) recht tief angeordnet und daher nicht für alle Körpergrößen passend. Die Höheneinstellung des

Beifahrersitzes zählt nicht zur Serienausstattung. Die ausstattungsabhängige Mittelarmlehne mit Staufach kann lediglich längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Zudem verdeckt die nach vorn verstellte Armauflage den Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole.

Die Rückbank bietet außen lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehne und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Große Personen wünschen sich mehr Oberschenkelunterstützung. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, allerdings stört der Mitteltunnel am Boden.

### 3,3 Innengeräusch

Der Peugeot 208 ist ordentlich gedämmt und der Motor gut entkoppelt. Der Dreizylinder hat einen kernigen Klang und fällt weder durch übermäßiges Brummen noch durch lautes Dröhnen auf. Windgeräusche sind bei hohen Geschwindigkeiten

deutlich zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf klassenüblichem Niveau. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,4 dB(A).

### 3,3 Klimatisierung

Der neue 208 ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Je nach Ausstattungsvariante beziehungsweise gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik sowie Sitzheizung vorn und stärker getönte Scheiben hinten. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer kombiniert. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann die Klimatisierung beeinflusst werden. Der Eco Modus soll durch Reduzierung der Heiz- beziehungsweise Kühlleistung den Kraftstoffverbrauch reduzieren, ohne die Klimatisierung zu deaktivieren.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen Ausströmer in der Mittelkonsole und partizipiert daher lediglich über die Luftausströmer unterhalb der Vordersitze von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung für die Rücksitzbank, Standheizung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Im Testfahrzeug kommt der spritzige 1,2-l-Dreizylinder mit 100 PS zum Einsatz, der sein maximales Drehmoment von 205 Nm bereits bei 1.750 1/min bereithält. Das geringe Leergewicht von 1.130 kg kommt den Beschleunigungswerten zugute: Von 60 auf 100 km/h geht es im dritten Gang in 6,4 Sekunden und im zweiten Gang beschleunigt der 208 in 2,2 Sekunden von 15 auf 30 km/h. Gemäß Herstellerangaben beschleunigt der Kleinwagen in 9,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 188 km/h.

Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann die Motorsteuerung beeinflusst werden. Der Normal Modus wird dabei standardmäßig vor eingestellt (bei jedem Neustart). Die Anzahl und Art der verfügbaren Fahrmodi (Eco, Komfort, Normal, Sport und Manuell) ist vom Motor und der Fahrzeugausstattung abhängig – im Falle unseres Testwagens waren lediglich die Modi Eco und Normal verfügbar.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder läuft recht kultiviert und überträgt lediglich mäßige Vibrationen in den Innenraum. Der Turbobenziner reagiert zwar verzögert auf Gasbefehle, entfaltet dann allerdings seine Leistung gleichmäßig. Gerade unter 2.000 1/min sind Vibrationen und leichtes Brummen vorhanden. Der Motor hinterlegt Leistungsabforderung mit einem kernigen Klang und wird beim Ausdrehen durchaus lauter. Hohe Drehzahlen sind

aber selten erforderlich, da der Dreizylinder bereits bei mittleren schon munter unterwegs ist.

⊖ Im Leerlauf läuft der Dreizylinder recht unrund und holprig. Der Turbolader braucht etwas Zeit, bis Ladedruck aufgebaut wird.

### 2,9 Schaltung/Getriebe

Der neue 208 ist in der 100-PS-Version mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einem Achtstufen-Automatikgetriebe erhältlich – unser Testwagen hat die manuelle Standard H-Schaltung mit dem Rückwärtsgang oben links. Die Schaltung ist recht unpräzise, Gangwechsel haken teilweise und die Schaltwege fallen nicht gerade kurz aus. Das Anfahren klappt durch den spürbaren Kupplungs-Schleifpunkt einwandfrei. Die Abstufung der sechs Gänge passt gut zur Motorisierung, sodass die Drehzahlsprünge nicht zu groß ausfallen. Bei 130 km/h liegen circa 2.700 1/min an. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert das Zurückrollen an Steigungen – eine Autohold-

Funktion gibt es nicht. Eine Gangempfehlung im Kombiinstrument animiert zum Gangwechsel in den richtigen Gang.

⊕ Zur Deaktivierung der Stop & Start Funktion steht keine separate Taste zur Verfügung. Die entsprechende Einstellung muss über das fahrzeugseitige Touchscreen-Menü vorgenommen werden. Nach einem Neustart wird die Funktion standardmäßig wieder aktiviert, um im Stadtverkehr den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen zu senken und den Geräuschpegel im Stand zu reduzieren.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Der 208 hat ein sicheres Fahrverhalten mitbekommen, mit dem er sauber geradeaus fährt und sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen lässt. Auf Lenkimpulse reagiert er verzögert, lässt sich aber dennoch gut beherrschen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die

Fahrzeugreaktionen in Grenzen, Seitenneigung und Aufbaubewegungen sind jedoch vorhanden. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das konservativ ausgelegte ESP des Kleinwagens, das eine ausgeprägte Fahrdynamik unterbindet. Die ESP-Eingriffe fallen teilweise zu deutlich aus, sodass der 208 in dieser Zeit nicht mehr auf Lenkbefehle reagiert.

### 2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des 208 ist gut, allerdings um die Mittellage wenig präzise. In Kombination mit den geringen Lenkkräften entsteht ein entkoppeltes und indirektes Lenkgefühl. Auf kurvigen Landstraßen sind daher immer wieder kleinere Lenkkorrekturen erforderlich. Beim Rangieren und im Stadtverkehr ist der Lenkaufwand passabel, zwischen dem linken und dem rechten Lenkanschlag liegen fast drei

Lenkradumdrehungen. Mit dem Drive Mode-Schalter in der Mittelkonsole kann ausstattungsabhängig die Lenkung beeinflusst werden. Der Sport Modus soll eine dynamischere Fahrweise durch Anpassung der Servolenkung ermöglichen – im Falle unseres Testwagens waren allerdings lediglich die Modi Eco und Normal verfügbar.

### 1,8 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der 208 durchschnittlich 33,2 m (Mittel aus zehn

Bremsungen) – ein gutes Resultat. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind ohne Beanstandung.

## 2,4 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue Peugeot 208 bietet ab Werk bereits eine gute aktive Sicherheitsausstattung. So rollt er schon serienmäßig unter anderem mit Notbremsassistent und Frontkollisionswarner vom Band. Das serienmäßige Notbremsssystem basiert auf einer Kamera und funktioniert bis 85 km/h. Gegen Aufpreis (Active Safety Brake Plus) unterstützt ein Radar im vorderen Stoßfänger, der andere Fahrzeuge bis zu einer Geschwindigkeit von 140 km/h erkennt. Das System warnt den Fahrer optisch sowie akustisch und leitet in Gefahrensituationen aktiv ein Bremsmanöver ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern beziehungsweise den Aufprall zu verhindern. Eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer, ein Spurhalteassistent mit Lenkeingriff sowie Müdigkeits- und Verkehrszeichenerkennung sind ebenfalls serienmäßig verbaut. Die von der Verkehrszeichenerkennung vorgeschlagene maximal erlaubte Geschwindigkeit kann in den Geschwindigkeitsregler übernommen werden. Optional gibt es einen Abstandsregeltempomaten.

⊖ Der Spurhalteassistent greift teilweise zu beherzt in die Lenkung ein. Der Totwinkelassistent nutzt lediglich die Ultraschallsensoren der Einparkhilfe und hat daher eine geringe Reichweite nach hinten.

















### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Euro NCAP Crashtest erreicht der neue 208 insgesamt 91 Prozent der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz, hinten reichen sie nur bis zu einer Größe von 1,65 m. Vorn und hinten außen werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind.

Ein E-Call-System ist in der Peugeot Connect Box integriert. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte. Per Knopfdruck kann auch manuell ein Notruf gestartet werden.

⊖ An der wenig stabilen Kofferraummatte ist in den Eckbereichen je eine Verzurröse angebracht, sodass eine über Kreuz gespannte Ladungssicherung gegen Verrutschen möglich ist. Die Sicherung sollte allerdings gefühlvoll erfolgen, da sich andernfalls die dünne Abdeckung schnell nach oben verzieht. Eine sinnvolle Ladungssicherung lässt sich ausschließlich mit stabilen Verzurrösen oder entsprechenden Schienensystemen umsetzen.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)



## 2,7 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erreicht der Kleinwagen 86 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Gemäß Bedienungsanleitung dürfen, durch den abschaltbaren Beifahrerairbag, auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊕ Durch die Lederausstattung des Testwagens ist zusätzlich auf dem Beifahrersitz eine Isofix-Kindersitzhalterungen mit i-Size-Freigabe vorhanden.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen. Besonders hohe Kindersitze stehen auf den äußeren Rücksitzen am Dachholm an.

## 4,1 Fußgängerschutz

⊖ Der neue Peugeot 208 erreicht im Euro NCAP Crashtest 56 Prozent der möglichen Punkte und bietet lediglich einen ausreichenden Fußgängerschutz. Somit verpasst er um 4 Prozentpunkte eine Fünf-Sterne-Bewertung. Hauptkritikpunkt ist die hohe Verletzungsgefahr im Bereich der A-Säulen und beim Übergang von Motorhaube zur Frontscheibe. Der neue 208 ist in allen Ausstattungsvarianten mit einem

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

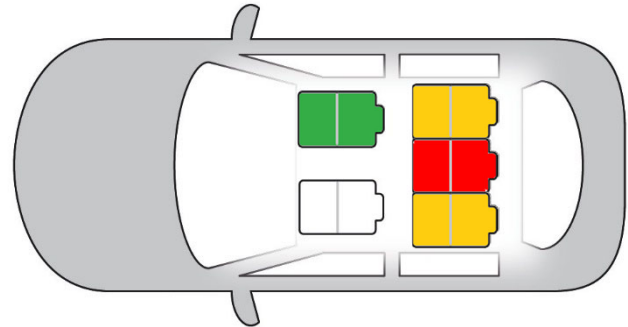
Im ADAC Ecotest liegt der Verbrauch des 100 PS starken 208 mit manuellem Sechsgang-Getriebe bei durchschnittlich 5,5 Liter Superbenzin auf 100 km – für einen Kleinwagen ein zufriedenstellender Wert. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz liegt bei 155 g/km, dafür gibt es 32 von maximal 60 möglichen Punkten. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,0, außerorts 4,9 und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen fallen beim 1,2 l-Turbobenziner sehr gut aus, wobei die Anzahl der Partikel trotz des verbauten OPF (Otto-Partikel-Filter) leicht erhöht ist – das führt zu einem Punktabzug. Der Motor erhält daher 49 von 50 Punkten für seine Schadstoffe im Abgas. Der Peugeot bestätigte seine Messergebnisse im Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät. Insgesamt erreicht der 208 mit dem 100-

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



#### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

kamerabasierten Notbremsassistenten inklusive Personen-erkennung ausgestattet, der Fahrradfahrer nicht erkennt. Gegen Aufpreis ist ein radarbasiertes System (Active Safety Brake Plus) erhältlich, das durch einen zusätzlichen Radarsensor selbst bei schwierigen Lichtverhältnissen funktioniert und Radfahrer erkennen kann.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

#### Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

PS-Benziner im ADAC Ecotest 81 Punkte und damit vier von fünf Sternen.

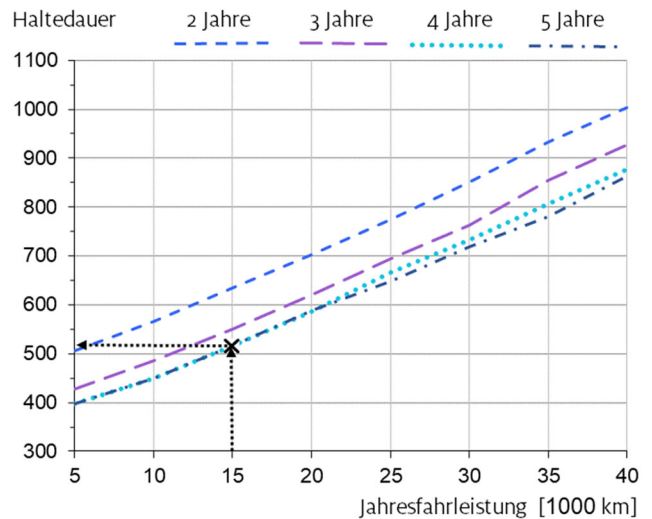
# 1,7 AUTOKOSTEN

## 1,7 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis des 208 in der Allure-Ausstattung inklusive 100-PS-Benziner und Sechsgang-Schaltgetriebe liegt bei 20.400 Euro – viel Geld für einen Kleinwagen. Die Serienausstattung ist recht umfangreich und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der 208 serienmäßig bereits gut vernetzt. Dem Modell wird ein moderater Wertverlust prognostiziert. Auch die Betriebskosten halten sich in Grenzen, sie bleiben für ein 100-PS-Auto im überschaubaren Rahmen. Die Kfz-Steuer liegt bei 76 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-Wert). Die Haftpflichtversicherung ist günstig (KH: 15), Teil- und Vollkaskoversicherung sind nicht zu teuer (TK: 18; VK: 22). Zur Verlängerung der werkseitigen Herstellergarantie bietet Peugeot unterschiedliche Pakete an (bis zu einer Gesamtleistung von maximal 200.000 km).

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 515 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	208 1.2 PureTech 75 Like	208 1.2 PureTech 82 Signature	208 1.2 PureTech 100 Active	208 1.2 PureTech 130 Allure EAT8	208 1.5 BlueHdi 100 Active	e-208 Active
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199	3/1199	3/1199	3/1199	4/1499	-/-
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	61 (83)	74 (100)	96 (131)	75 (102)	100 (136)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	118/2750	118/2750	205/1750	230/1750	250/1750	260/300
0-100 km/h [s]	13,2	13,5	9,9	8,7	10,2	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	175	188	208	188	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	17,6 kWh E
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	94	109	97	103	85	-
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/17	16/18/18	15/22/18	15/22/18	15/22/18	14/20/15
Steuer pro Jahr [Euro]	24	52	28	40	142	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	15.490	17.500	17.950	23.500	19.850	30.450

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	97 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,1 m <sup>2</sup> /0,295
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16 H
Länge/Breite/Höhe	4.055/1.745/1.430 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	309/1.004 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	55/70 kg
Tankinhalt	44 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Poissy

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,9/10,5/15,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/4,9/6,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	132 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	800 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.130/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/570/940 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>118 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>72 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>108 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>217 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	515 Euro		
Steuer pro Jahr	76 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/22/18		
Basispreis 208 1.2 PureTech 100 Allure	20.373 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.210 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.664 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/800 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent statisch	800 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/550 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	480 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	2.350 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	280 Euro°/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	300 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/250 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	200 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	740 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/1.240 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Metalllackierung	520 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/550 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**1,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,9
Ein-/Ausstieg	2,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	3,7	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Bedienung	3,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	2,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	3,9	Fußgängerschutz	4,1
Innenraum-Variabilität	3,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	2,8
Federung	2,8	Schadstoffe	1,1
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Januar 2020  
Test und Text: Andreas Pfeffer